

Saab 9-5 SportCombi US-spec 2005–10

NEVS-brevet måndag 18 februari

1. **Varnar för kamremshaveri – ”Dålig motorkonstruktion”**
2. **Norskt missnöje med elbilar – många byter till diesel**
3. **Finska Valmet Automotive sätter nytt rekord, byggde 110 000 bilar under 2018**
4. **Subaru ska visa Forester e-Boxer Hybrid i Genève**
5. **En försmak på Skodas kommande eldrivna SUV**
6. **Opel Ampera-e lever – börjar säljas igen i Norge**
7. **BMW X3 M och X4 M Competition får nya turbosexan S58 med 510 hk**
8. **BMW 330e Touring bekräftad – äntligen kommer laddhybridkombin**
9. **Prov: Renault Zoe med extrakraft i släptåg**
10. **Ford kan flytta produktion ut ur Storbritannien**
11. **Hipp hopp hurra: Mercedes G-klass 40 år!**
12. **Tyst video om utvecklingen av Porsche 992**
13. **Bezos blickar mot elbilar – intresserad av utmanare till Tesla**
14. **Nikola satsar även på batterifordon**
15. **Renault Estafette visar var skåpet ska stå!**
16. **Grattis Renault Fuego!**
17. **STCC blir TCR-Scandinavia**
18. **Ott Tänak dominerade Rally Sweden 2019**

1. Varnar för kamremshaveri – ”Dålig motorkonstruktion”

Johan Kristensson 2019-02-11 15:30

En havererad drivrem på Volvobilar kan leda till ett betydligt allvarligare kamremsbrott. Motormännen uppmanar nu drabbade Volvoägare att söka ersättning.



Drivremmen, eller multiremmen, används för att driva en rad funktioner på bilar, bland annat generator, luftkonditionering och styrservopump. En havererad multirem måste naturligtvis bytas omgående – men den behöver inte betyda några problem. Raka motsatsen gäller för en brusten kamrem. Kamremmen styr motorns ventiler och går den sönder kommer kolvarna att krocka med ventilerna. Ett komplett motorbyte är oftast det som väntar den drabbade.

Konsumentorganisationen Motormännens riksförbund går nu ut med en varning till Volvoägare. Multiremmen har i vissa fall gått av och trasslat in sig i kamremmen med haveri som följd: ”Det som är särskilt problematiskt i Volvos modeller är att den trasiga drivremmen riskerar att komma i kontakt med kamremmen, på grund av att kamremmen inte sitter helt skyddad” skriver organisationen och menar att ”ett mindre fel ger upphov till följdfel som kostar så mycket att åtgärda är ovanligt och knappast något som en bilägare förväntar sig”. Den kallar motorkonstruktionen ”bristfällig” och ”dålig”, och syftar då på utformningen av plasthöljet som ska skydda kamremmen.

Hur stor omfattningen är framgår inte. Volvo Cars har i sitt svar skrivit att det handlar om femcylindriga dieselmotorer som kom 2001 och som togs ur produktion 2016/2017. Modellerna S60, V60, XC60, V70, XC70, C70, S80 och XC90 har alla tillverkats med den aktuella motortypen. Volvo Cars betonar att det rör sig om "en mycket stor population av bilar".

Men företaget slår ifrån sig kritiken mot motorkonstruktionen: "Vid vår dialog med Volvo Cars kvalitetsavdelning framkommer dock inte att det funnits ett generellt problem med denna motor eller att just kamremmen skulle ha ett undermåligt skydd. Detta faktum ska då ses i ljuset av att vi har erfarenhet av ett stort antal bilar och under en lång tidsperiod", skriver presschefen Annika Bjerstaf till Motormännen.

Volvo Cars: ”Funnits tveksamheter”

Hon menar att de fall som hamnat i Allmänna reklamationsnämnden gällt bilar har gått många mil, att det i flera av fallen saknas fullständig servicedokumentation samt att det ”funnits tveksamheter kring reparationer i vissa av fallen”.

”Vår slutsats är att vi kan konstatera att det har funnits ett fåtal fall med den problematik ni relaterar till som ska ställas i förhållande till den mycket stora population av bilar det handlar om. Inga ändringar i serviceintervall eller konstruktion har därför ansetts nödvändiga”, fortsätter Annika Bjerstaf.

Motormännen uppmanar drabbade bilägare att ta kontakt med försäkringsbolaget om man har en maskinskadeförsäkring. Har en serviceverkstad bytt multirem, spännrulle eller gjort arbeten relaterade till luftkonditioneringen kan man hävda att de har gjort ett fel som i sin tur lett till följdfel. Ett annat alternativ kan också vara att helt enkelt be verkstaden söka goodwill hos Volvo Cars.

RELATERADE ARTIKLAR

Uppgifter: Volvo lanserar svänghjulsteknik i år

Volvo: ”2025 ska hälften av bilarna vara helt elektriska”

Volvo återkallar tusentals bilar i Sverige

Volvo återkallar 37000 bilar i Sverige

2. Norskt missnöje med elbilar – många byter till diesel

Av Elias Andersson, Publicerad 13 feb 2019 12:16

Norge är landet med överlägset störst andel elbilar. Men den snabba övergången till elektrifiering har inneburit en del problem som nu får många att gå tillbaka till fossildrivet.
– Vi upplever ett klart ökande antal Tesla som inbytesbilar, och detta är kunder som 2019 köper nya dieselbilar och plug in-hybrider hos oss, säger Frode Hebnes, vd för Bilia-koncernen i Norge, till Dagens Næringsliv.



Bilia-vd:n Frode Hebnes upplever att allt fler norskar byter in sina Tesla-bilar.

Norge har under de senaste åren lockat kunder till de grönare alternativen med stora subventioner, slopade vägtullar, möjlighet att använda kollektivkörfält och gratis parkering.

Och under 2018 nådde elbilsbeståndet i vårt grannland nya höjder. Nästan en tredjedel av alla nya bilar var renodlade elbilar, vilket gav en andel cirka 15 gånger så stor som i Sverige. Men den snabba omställningen har inte varit utan problem.

– Vi står i en elektrifieringstsunami, som nyförsäljningen påverkas kraftigt av, säger Frode Hebnes, vd för den norska grenen av Bilia, som är Nordens största bilkedja.

Många som byter ut sin Tesla

Den stora efterfrågan på elektrifierade fordon har gjort att leveranstiderna blivit långa, vilket i sin tur trissat upp priserna på den norska andrahandsmarknaden. I dag kostar de begagnade elbilarna inte sällan mer än de nya. Samtidigt innebär omställningen även stora utmaningar på det infrastrukturella planet.

Enligt Frode Hebnes är det många kunder som kommer och byter in sina elbilar mot en fossildriven, både på grund av missnöje och för att de anser att det inte finns tillräckligt många laddstationer.

– Vi upplever ett klart ökande antal Tesla som inbytesbilar, och detta är kunder som 2019 köper nya dieselbilar och plug in-hybrider hos oss. Detta tror jag kan kopplas till de utmaningar som finns och sannolikt kommer att öka över tiden som en följd av ökad elbilvolym, relaterade till befintlig laddningsinfrastruktur och kundens praktiska användning och behov av bilen, säger han till Dagens Næringsliv.

auto motor & sport

3. Finska Valmet Automotive sätter nytt rekord, byggde 110 000 bilar under 2018

Av Pär Brandt

Publicerad 2019-02-12, 13:57, uppdaterad 2019-02-13, 09:19

Volvo, Nevs och Koenigsegg i all ära – men det finns fler bilfabrikanter i Norden. Och finska Valmet växer snabbt.



Valmet växlar upp ett steg och krossade drömgränsen 100 000 bilar under fjolåret.

Fjolåret blev mycket lyckosamt för finska Valmet Automotive i Nystad. Under 2018 byggdes 110.000 bilar och man slog därmed fjolårsrekordet på 90.000 bilar med bred marginal.

Sedan 2013 har Valmet byggt bilar till Mercedes, vilket inleddes med dåvarande A-klass. Suv-modellen GLC var nästa modell och av den har det byggts strax över 100.000 exemplar i Nystad/Uusikaupunki. I juli 2018 inleddes produktionen av den senaste, fjärde generationen A-klass.

"Med en produktionsvolym på över 100.000 bilar har Valmet Automotive vuxit från en nischtillverkare till en volymtillverkare," säger vd Pasi Rannus. "Det är ett strategiskt steg som tagits tack vare Daimler AG, våra samarbetspartners och vår personal."

Valmet Automotive har en relativt liten andel robotar i förhållande till bilbyggare, vilket gör att man kan vara flexibla och bygga mindre serier av specialmodeller. Under perioden 2005–2012 tillverkade man till exempel elhybriden Fisker Karma.

Valmet startade bilproduktion i november 1969 som ett samarbete med Saab-Scania. 738.000 Saab-bilar byggdes av Valmet. Men man har också byggt Porsche Boxter och Cayman, Opel Calibra samt norska elbilen Think City.



Mercedes anlitar Valmet för att bygga nya GLC



Finska Valmet köper Karmann



Valmet satsar på elbilen Eva



Think nystartar - byggs av finska Valmet



Mercedes bygger A-klass hos Valmet i Finland

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Subaru ska visa Forester e-Boxer Hybrid i Genève

Mattias Rabe

11 februari 2019

Japanska Subaru ska på bilsalongen i Genève nästa månad visa upp första steget i märkets europeiska elektrifieringsstrategi.



Klockan 10.45 den 5 mars, det vill säga under den första av Genèvesalongens två pressdagar, ska Subaru avtäcka e-Boxer som de kallar för första steget i sin kommande elektrifiering av drivlinor i Europa. Då ska de även avslöja vilka två modeller som ska få ta del av den nya drivlinan.

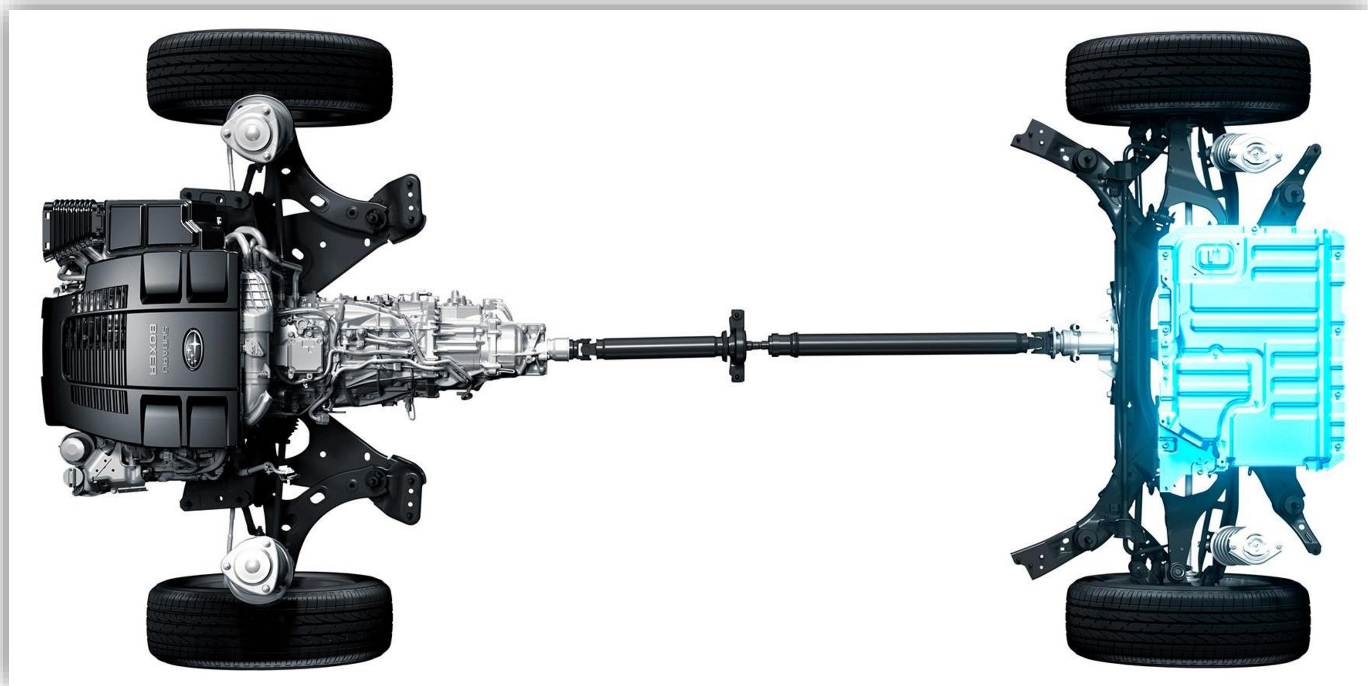
Bilden ovan visar ett e-Boxer-emblem på vänster dörrblad. Tittar vi noggrant på plåtveck och backspegelfot ser vi att det är en Forester det handlar om. I januari, för nästan exakt en månad sedan, avtäckte Subaru en modellversion vid namn Forester e-Boxer på bilsalongen i Singapore. Det är sannolikt samma modell vi kommer att få se i Genève. I så fall handlar det om en fyrcylindrig boxermotor på 2,0 liter, 145 hästkrafter och 188 newtonmeter som arbetar tillsammans med en 13,6 hästkrafter och 65 newtonmeter stark elmotor som är placerad i CVT-lådan Lineartronic. Till elmotorn hör ett litiumjonbatteri på 4,8 Ah (amperetimme). Självklart är bilen fyrhjulsdriven. Bagageutrymmet är något mindre än i en icke hybriddriven Forester på grund av drivlinan. Enligt WLTP-körcykeln är förbrukningen 0,71 liter per mil. Enligt den japanska körcykeln (JC08) är siffran 0,54 liter per mil.

Så här beskriver Subaru sin hybridsatsning:

”Spänning genererar el. Och vi är stolta över att kunna presentera vårt nya sortiment av Boxermotorer på Genèves bilsalong. Det finns hybrid, och det finns den kraftfulla e-Boxer. Upptäck hybrid, på Subaru vis den 5 mars 2019.”



Subaru Forester e-Boxer är alltså en vanlig elhybrid, det vill säga ingen laddhybrid. Sent i fjol presenterade Subaru modellen Crosstrek Hybrid i USA (Crosstrek heter i Europa XV) som är just en laddhybrid. Den har också en boxermotor som huvudsaklig drivkälla, men går inte under benämningen e-Boxer.





Subaru Forester e-Boxer så som den presenterades i Asien för en månad sedan.

Feber

5. En försmak på Skodas kommande eldrivna SUV

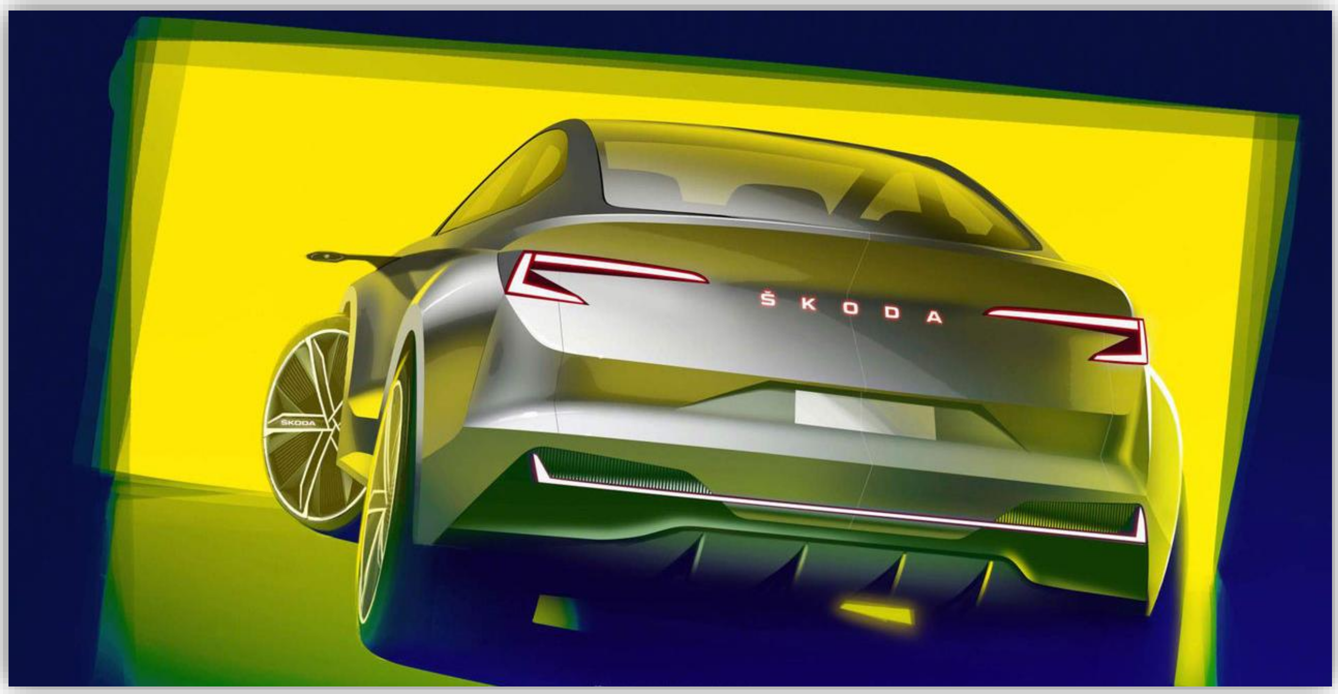
Av Bobby Green 2019-02-12i kl 18:00

Vision iV Concept är första på MEB-plattan



Självklart kommer Skoda också att erbjuda rena elbilar i framtiden och konceptet vi ser här kommer i sinom tid att mynna ut i just något sådant. Den här kallar man för Vision iV Concept och den är baserad på Volkswagens el-plattform MEB. Bilen är en SUV med sluttande taklinje för det är tydligen vad folk vill ha nu för tiden och premiären av den kommer att vara på mässan i Genève.

Skodas första produktionsbil på MEB kommer 2020 men om det är denna är oklart för tillfället. I slutet av 2022 ska man i alla fall ha tio stycken elektrifierade modeller i utbudet.



RECHARGE

6. Opel Ampera-e lever – börjar säljas igen i Norge

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-02-13, 13:02

Det var mycket snack om General Motors nya elbil Chevrolet Bolt för några år sedan. Rimlig prislapp och lång räckvidd skulle locka många köpare – bilen klarar 42 mil enligt den nya och hårdare WLTP-körcykeln. I Europa döptes den till Opel Ampera-e, men efter Opels skilsmässa från GM var framtiden för Ampera-e länge oklar. Opels nya ägare Peugeot/Citroën hade egna elbilsplaner där Ampera-e inte nödvändigtvis passade in, och dessutom var Opel tvingade att betala GM för eventuell Ampera-e-produktion.



Nu kommer beskedet att Opel kör igång försäljningen av Ampera-e i Norge. Planen är att sälja 1.500 till 2.000 bilar årligen och intresserade köpare kan skriva kontrakt redan nu. Bilarna ska levereras i år med början i september.

Eftersom den "nya" Ampera-e-modellen som börjar säljas nu har uppgraderats med mer utrustning har även priset ökat, från 360.000 norska kronor till 408.000. Det återstår att se hur bra modellen kommer sälja – sedan den var aktuell senast har flera nya utmanare dykt upp i elbilsklassen, framför allt Kia e-Niro och Hyundai Kona Electric.

Hur framtiden för Opel Ampera-e ser ut i Sverige är oklart – modellen fick aldrig någon försäljningsstart här.

[Obekräftade uppgifter: Opel Ampera-e inte till Sverige?]

[Frustrerade kunder när Opel Ampera-e försenas i Norge]

[Opel Ampera-e blir 45.000 kronor dyrare – frustrerade köpare hoppar av]

auto motor & sport

7. BMW X3 M och X4 M Competition får nya turbosexan S58 med 510 hk

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-02-13, 08:51, uppdaterad 2019-02-13, 09:58

Prestandamodellerna av X3 och X4 får den starkaste sexan som BMW byggt. 0–100 går på 4,1 sekund.



BMW **presenterar inte bara** en ny prestandasuv utan fyra stycken. Här är BMW X3 M, BMW X4 M, X3 M Competition samt X4 M Competition.

Gemensamt för de nya suvmodellerna är att en ny turbosexa debuterar – med internnamnet S58. Den nya sexan baserar sig på B58-motorn som används i X3 och X4 M40i men är omarbetad och förstärkt för att ge mer effekt. I "vanliga" BMW X3 M och X4 M ger motorn 480 hk (353 kW) och 600 Nm mellan 2.600–5.600 rpm. I Competition-modellerna höjs siffrorna till 510 hk (375 kW) och 600 Nm i intervallet 2.600–5.950 rpm.

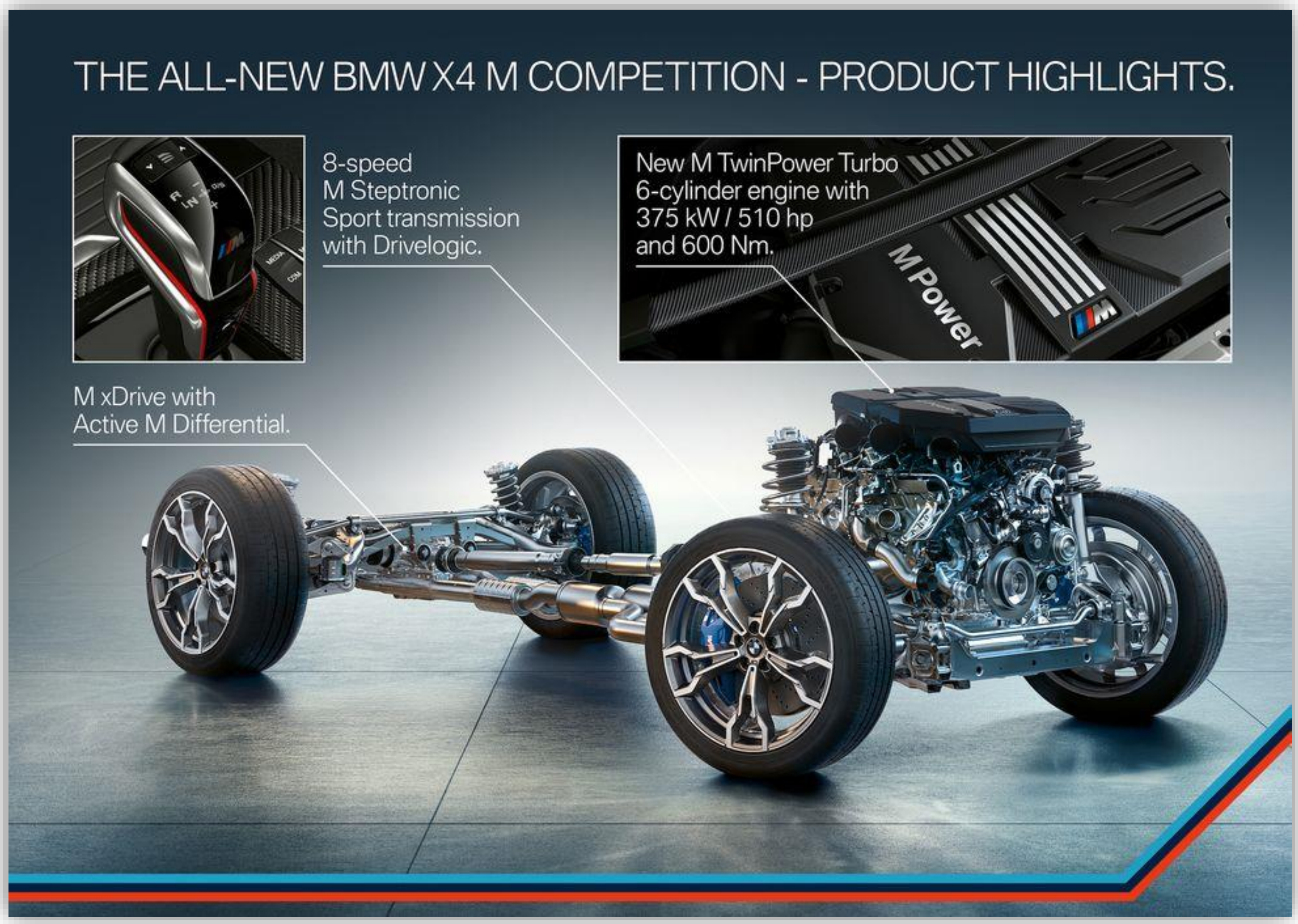
S58-motorn har dubbla turboaggregat som försörjer vardera tre cylindrar. Smidd vevaxel ger extra styrka och oljesmörjningen har förbättrats för att hålla temperaturerna nere vid hård körning.

Standard på dessa fyra M-modeller är att de levereras med åttastegad M Steptronic Sport automatlåda och M xDrive fyrhjulsdrift. Det innebär inte att M-modellerna kan köras som enbart bakhjulsdrivna, som på M5, men de har två körlägen: 4WD och 4WD Sport där den senare får en större andel bakhjulsdrift. Standard är också en sportdifferential bak, Active M Differential.

Den elektroniskt styrda Adaptive M Suspension är standard på BMW X3 M och X4 M, samt Competition-versionerna. Tre körlägen finns: Comfort, Sport och Sport+. 20-tumsfälgar är standard och de behövs för att få plats med 395 millimeter stora bromsskivor fram med fyrkolvsok, 370 millimeter bak. 21-tumsfälgar finns som tillval och de är standard på Competition-modellerna.

På utsidan utmärker sig BMW X3 M (internkod F97) och X4 M (internkod F98) , samt Competition-versionerna, med blanksvarta detaljer. Njurarna i grillen är till exempel blanksvarta. Vill man göra bilarna ännu mera personliga finns det extra kolfiber att tillgå genom att välja till M Carbon exterior package. Mera kolfiber finns även på insidan, liksom M sportratt och M sportstolar.

Det finns inga uppgifter på svenska priser eller lanseringsdatum, ännu.



FILM: [***https://youtu.be/XjGqg95wdfE***](https://youtu.be/XjGqg95wdfE)





FILM: [***https://youtu.be/D-5d07cTO3g***](https://youtu.be/D-5d07cTO3g)





***FILM*: https://youtu.be/57CZbLvXz7I**

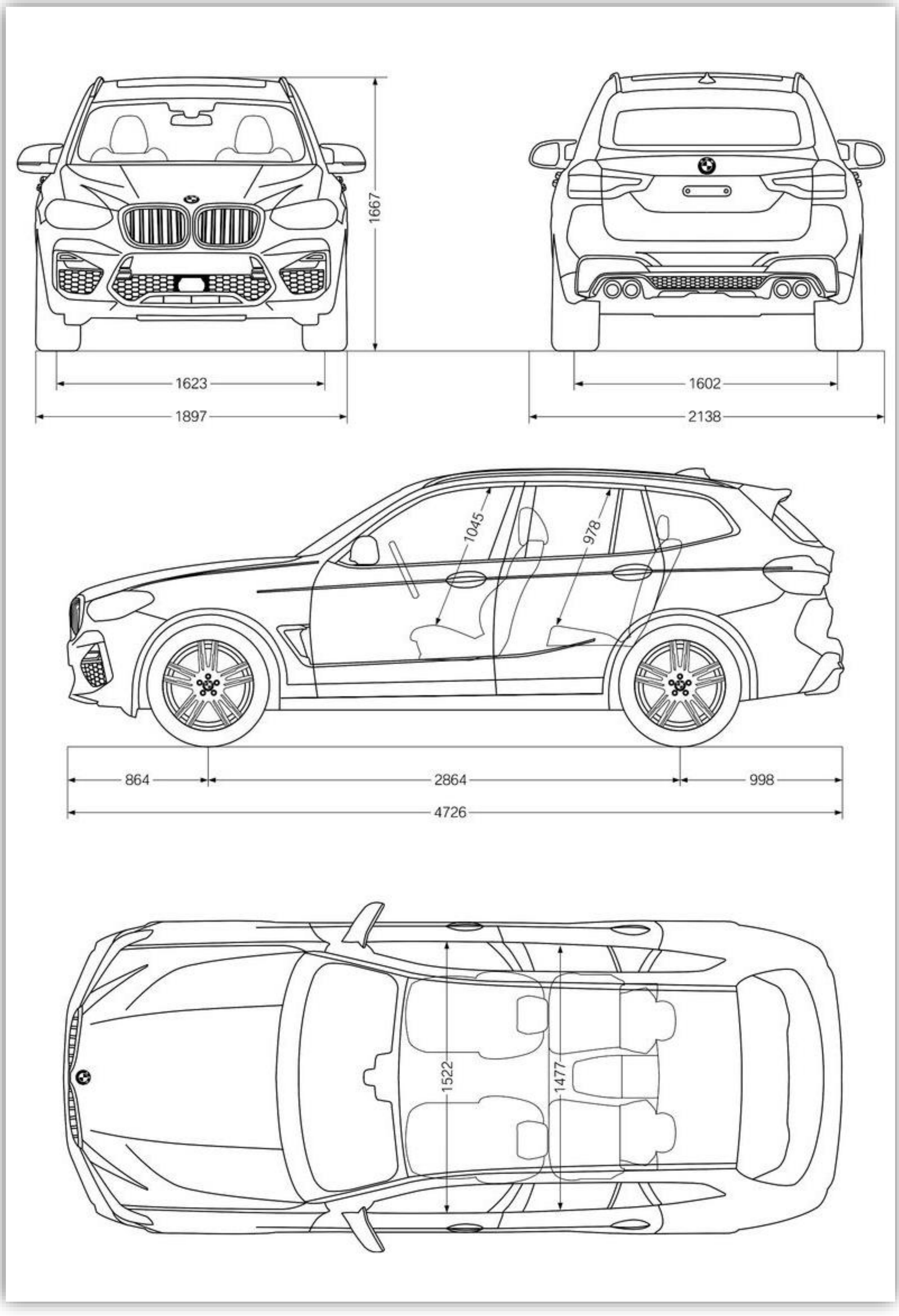




FILM: ***https://youtu.be/xxxnsDU_G4E***



+22 BILDER



Pär Brandt

RECHARGE

8. BMW 330e Touring bekräftad – äntligen kommer laddhybridkombin

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-02-15, 14:38

Produktchefen för BMW 3-serien, Stefan Horn, bekräftar att sedanmodellen 330e får sällskap av en kombi. Därmed erbjuds laddhybridkombi för både 5-serie och 3-serie. Din nya tjänstebil?



Sedanmodellen BMW 330e kommer i sommar, följs av en 330e Touring.

Stefan Horn har lett utvecklingsarbetet med nya generationen BMW 3- och 4-serie. I en intervju med brittiska AutoExpress bekräftar Stefan Horn att sedanmodellen 330e får sällskap av en kombi, alltså BMW 330e Touring.

Laddhybriden BMW 330e Touring blir den första elektrifierade kombimodellen, eller möjligtvis den andra eftersom BMW 530e Touring också är i slutet av utvecklingsarbetet. Laddhybriden ska komma strax efter att BMW presenterar 3-serie Touring i höst, vilket indikerar en leveransstart under första halvan av 2020. BMW 330e Sedan börjar säljas under sommaren.

Stefan Horn får också frågan om vi får se en renodlad elbil baserad på 3-serien, men där är svaret nej:

"Det uppdraget får i4," svarar Stefan Horn kort.

Nya BMW 330e Sedan får en räckvidd på sex mil på eldrift. Det är längre än gamla 330e, men inte lika långt som nya X5. Förbrukningen för 330e ska ligga på 1,7 l/100 km och koldioxidutsläppet på 39 g/km. Åttastegad automatlåda blir standard, men bilen blir inte fyrhjulsdriven. Batteripaketet är på 12,0 kWh.

Systemeffekten när både elmotorn och den 2,0 liter stora, fyrcylindriga bensinturbon ger fullt är 185 kW (252 hästkrafter) och 420 Nm men den kan tillfälligt "boostas" till 215 kW (292 hästkrafter) med ett särskilt läge. Som bäst gör BMW 330e 0–100 km/h på sex sekunder.

Med all sannolikhet använder BMW samma teknik i 330e, både som sedan och kombi. Möjligtvis blir 330e Touring lite tyngre och kan få marginellt högre förbrukning. Om CO_2-utsläppet blir detsamma, 39 g/km, får bilägaren 32.500 kronor i bonus.

THE ALL-NEW BMW 330e SEDAN.

The new generation of the BMW 330e Sedan combines the exceptional driving dynamics of the sports sedan, unrivalled by any other manufacturer, with the latest BMW eDrive technology. The electric drive integrated into the eight-speed Steptronic transmission joins forces with the combustion engine to generate system output of up to 185 kW - or up to 215 kW when the newly developed XtraBoost mode is temporarily engaged.



Plug-in hybrid system	Performance	
BMW electric motor	Acceleration	6.0 sec. (0 -100 km/h)
BMW two-litre in-line four-cylinder petrol engine	Top speed	230 km/h / 140 km/h (electric powered)
High-voltage lithium-ion battery	Consumption	from 1.7 ltr/100 km*
System output: 185 kW/252 hp	Emissions	from 39 g CO_2 per km*
XtraBoost: temporarily + 30 kW/41 hp to 215 kW	Electric range	up to 60 km*

All figures are preliminary.

* The values of fuel consumption, CO_2 emissions and energy consumption shown were determined according to the European Regulation (EC) 715/2007 in the version applicable at the time of type approval. The figures refer to a vehicle with basic configuration in Germany and the range shown considers optional equipment and the different size of wheels and tyres available on the selected model. The values of the vehicles marked with (*), are already based on the new WLTP regulations and are translated back into NEDC-equivalent values in order to ensure the comparison between the vehicles. With respect to these vehicles, for vehicle-related taxes or other duties based (at least inter alia) on CO_2 emissions the CO_2 values may differ to the values stated here.



Laddhybriden 330e har utvecklats för bruk i kyligare trakter, liksom sina BMW-syskon med motsvarande teknik.



[BMW 330e: Laddhybriden i ny upplaga med längre räckvidd]



[Officiell: Nya BMW 3-serie börjar levereras i mars 2019 – med svenska priser]



[BMW 530e Touring på gång – vintertestas i Sverige]



[BMW X5 xDrive45e är officiell – med tre gånger längre elräckvidd]



[Bekräftat: BMW i4 börjar säljas 2021]



[Klimatbonusen på väg – 74 miljoner betalas ut i januari]



Pär Brandt

auto motor & sport

9. Prov: Renault Zoe med extrakraft i släptåg

Av Michael von Maydel, Publicerad 2018-02-13 09:28

Renault Zoe är eldriven. Men den här fransmannen har kopplat på en släpvagn med en bensinmotor som klarar utsläppskraven från år 2000. Vi har provkört och provtankat.



"Arrête, arrête!", hör jag någon ropa på håll och strax dyker det upp en man med högrött nylle och tar tag i mitt pumpmunstycke. Det är Monsieur Mackföreståndare på station Rosny Sud, precis bredvid Autoroute de Normandie. Just i detta ögonblick sänder jag en tacksam tanke till mina studier i franska. Enbart därför kan jag övertyga den med all rätt bekymrade fransmannen om att det inte är vår elbil som behöver etanol, utan vår släpvagn. Under skalet sitter en tvåcylindrig liten motor och inte resväskor, förklarar jag.

"Vous êtes sûr?", frågar han för säkerhets skull, för att sedan försvinna. Tur det, bevisföringen hade kunnat bli besvärlig. Släpvagnens kåpa kan bara öppnas med en insexnyckel och den ligger någonstans i bilen.

Släpvagnar som energikälla är väl mest förknippade med stora ånglok som släpade runt på vagnar med kol och vatten. I det här fallet är det en liten tvåcylindrig motor från Tata på släp, matad med en 35-liters bränsletank, men i grunden är det samma idé: energiförsörjning. Tata-motorn driver en 400-voltsgenerator som laddar batterierna på vår Renault Zoe.

Uppfinnare av den lilla laddkärran är Jean Baptiste Segard.

"Om min plan blir verklighet ska varje elbilsägare i framtiden kunna hyra vår laddsläpvagn för längre resor och sedan lämna tillbaka den på bensinstationer över hela Frankrike", säger han.

Vår framtidsplan för de närmaste 24 timmarna är dock fastställd. Att köra Zoe ut till Atlantkusten och tillbaka, med hjälp av laddkärran. Vi siktar in oss på Deauville och Trouville. Två trevliga små kuststäder strax söder om Seines mynning vid Engelska kanalen.

Sträckan är knappt 150 km fågelvägen. Eftersom vi tänker följa Seine (sträckan saknar i stort sett laddstationer) fram och tillbaka sätter vi vårt hopp till laddkärran. Ett riktigt hårdtest alltså. För alla eventualiteter har vi fått ett nödfallsnummer som vi kan ringa om något krånglar. En eldsläckare ingår också i utrustningen.



Under släpkärrans kåpa sitter en tvåcylindrig bensinmotor från Tata på 38 hk.



När man ska koppla till släpkärran är det svårt att komma ihåg alla instruktioner.

Vi lämnar snabbt Autorouten där vi utkämpat accelerationsdueller med tunga lastbilar – i ända upp till 115 km/h … Vi längtar efter en café au lait i Giverny, den lilla stad som Claude Monet gjort känd med målningarna av dammen med näckrosor vid hans hem.

Släpvagnen följer lugnt med och märks endast vid trängre passager samt när den studsar över alla farthinder – då syns den 250 kilo tunga och 80 centimeter låga vagnen tillfälligt i backspegeln.

Vi far vidare och för första gången ger sig släpvagnen till känna med ett dovt brummande. Varför den bestämt sig att börja producera elektricitet just nu är för oss en gåta men förmodligen planenligt och en hemlighet för alla utom de tre programmerarna vid fabriken i Poissy. Vi är i alla fall glada för att den står oss bi och strömmar vidare längs väg D313, ständigt med den trögt flytande floden Seine i blickfånget. Vi passerar slott och herrgårdar och genom byn Les Andelys där ruinen av Richard Lejonhjärtas borgfästning Château Gaillard ligger på en kulle.

Vindrutetorkarna gör sitt jobb ganska halvhjärtat tycker vi och det blir kallt i bilen. Och det blir kallare, trots fullt uppskruvad värme. Plötsligt börjar alla möjliga varningslampor blinka. Behöver Zoe någon slags handpåläggning? I varje fall inte nu, beslutar vi oss för och tar på oss varma jackor och fortsätter till hamnen i Trouville-sur-Mer där vi slår läger.



Motvilligt släpper släpvagnens tanklock. Vi fyller upp en gång med 21,38 liter bensin.

Morgonen därpå (givetvis i hällregn) blir det allvar. Det gäller att få liv i den strömproducerande släpvagnen – att behöva ringa nödfallsnumret vore alltför pinsamt.

Alltså startar vi vår Zoe, vrider på det röda vredet på släpvagnen, trycker på den silverfärgade lilla knappen på kopplingen och väntar tills ringen runt den lyser blått. Därefter kopplas kärran till bilen. Väntar igen. Lyser ringen grönt? Japp!

Dags att vända tillbaka. Först lite havsluft och stränder, äppelträd och slott. Det är en tjusig trakt men vi måste tillbaka. Eftersom regnet fortfarande kommer ner hinkvis struntar vi i Rouen och kör direkt mot Paris. Vi måste tanka släpet en gång till, denna gång utan störande inslag, och efter 427,2 km parkerar vi (lättade) framför Monsieur Segards verkstad. Förbrukningen blev 13 kWh och 21,38 liter bensin.

TILLVERKAREN

EP Tender är ett litet startupföretag beläget i Poissy, nära Paris. Jean-Baptiste Segard, som i grunden är företagsekonom, startade företaget 2012. Han har utvecklat konceptet med ladd-släpvagnen tillsammans med ett smart användarupplägg. Det innebär att man bara kan hyra EP-släpvagnen vid speciella stationer.

För en tripp över helgen på runt 25 mil kostar det exempelvis cirka 34 euro (drygt 330 kr). Kopplingen till släpvagnen kostar 600 euro (5 850 kr) och inkluderar även själva dragkroken. EP har fått ett EU-stöd på nästan tio miljoner kronor från EU.



Vår rutt förde oss genom Normandie längs floden Seine,
till badorten Deauville på Atlantkusten.

SLÄPVAGNEN SOM SKA GE ELBILEN LÄNGRE RÄCKVIDD

Tanken med EP Tender är att göra det möjligt för elbilsägare att även kunna nyttja sina elbilar på längre resor, utan att vara beroende av laddstationer som inte alltid finns där de behövs. Vi har ställt några frågor om teknik och förbrukning för laddkärran till dess uppfinnare Jean-Baptiste Segard.

Hur hög är bensinförbrukningen för EP Tender under drift?

Förbrukningen beror väldigt mycket på bil, hastighet och väder så svaren är tyvärr många.

• Enklast: 325 gram bensin per kWh.

• Den typiskt vanligaste: Du kör en Zoe i 110 km/tim över 500 km och använder 90 procent av batteriets laddning. Då blir förbrukningen 5,4 l per 100 km.

• Om du kör Zoe i 110 km/h utan att använda batteriet alls blir förbrukningen 8,5 l per 100 km.

• Vi gjorde en tripp till Norge med en Zoe i vinterväglag med en snittförbrukning av 5,7 l per 100 km.

Kan ni säga något om avgasrening och utsläpp?

Motorn är en Tata Nano som bara uppfyller Euro 3 installerad i en bil. Motorn går på bensin, har Bosch bränsleinsprutning och en katalysator för avgasrening. EP Tender är homologerad som en släpkärra och motorn har testats och godkänts som en generator. Om vi skulle köra ett NEDC-test och bilen (en Renault Zoe) gick 400 km bara på batteriet och 25 km på bensin skulle CO_2 ligga under 20 g/km. Motorn körs på konstant varvtal vilket är bäst för låga utsläppsvärden.

Finns det någon gräns för hur långt ni kan köra med laddning från EP Tender?

Användaren programmerar målet för laddning till destinationen. Laddkärran kommer att köras bara om det behövs. Vid bra förhållanden, torrt väglag och cirka 20 grader producerar EP Tender tillräcklig kraft för att själv driva en Zoe i 110 km/tim.

Kan generatorn köras vid stillastående, till exempel vid en kaffepaus?

Nej, vi tillåter inte att den är igång vid stopp. Dels av säkerhetsskäl men också för att kylningen kräver att kärran är på rull.

Hur lång tid tar det att ladda batteriet i bilen?

Kärran är inte konstruerad för att ladda batteriet eftersom det vore oekonomiskt. Om bilen står stilla ska den laddas från en laddstolpe. Hur som helst: om du startar resan med 1 procents laddning kan du efter cirka två timmars körning i 90 km/tim stanna med 50 procents laddning, men det är inte ett optimalt sätt att använda den.

Vad kostar släpvagnen? Kan man köpa den?

Den kan för närvarande bara hyras. Längre fram kanske vi kan tänka oss att sälja den efter ett års prenumeration. Det skulle bli prisvärt vid frekvent användning.

Går det att använda EP Tender till andra bilar än Zoe?

Ja, vi använder den redan på Renault Kangoo och hoppas kunna utveckla den även för andra märken i framtiden.



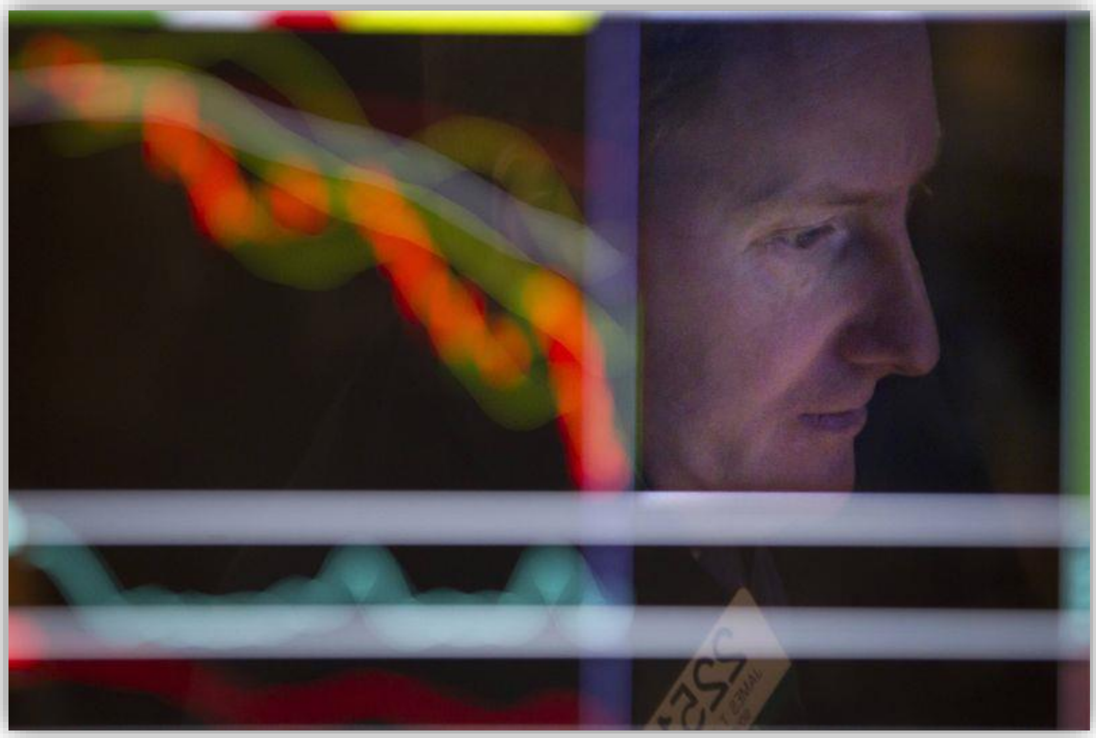
Investing.com

10. Ford kan flytta produktion ut ur Storbritannien

FINWIRE.COM

2019-02-13 11:21

Ford har meddelat Storbritanniens premiärminister Theresa May att man förbereder en flytt av produktionen ut ur landet.



Ford kan flytta produktion ut ur Storbritannien

Beskedet kom under ett privat samtal med affärschefer och flera andra närvarande gav en liknande varning till May, uppgav en av deltagarna till The Sunday Times.

Ford driver två motorfabriker i Storbritannien men har börjat titta på alternativa platser, uppgavs det. Den amerikanska biljätten sade förra månaden att man står inför kostnader på upp emot en miljard dollar om det blir en avtalslös brexit.

Under ett sådant scenario väntas biltillverkare åka på högre tullar och störningar i försörjningskedjor, vilket kan påverka jobben.

Ford, som är det bäst säljande bilmärket i Storbritannien, har avböjt att kommentera uppgifterna till nyhetsbyrån Reuters.

Förra veckan meddelade japanska Nissan att man backar på sina planer om produktion av nya SUV X-Trail i Storbritannien på grund av osäkerheten kring brexit.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

11. Hipp hopp hurra: Mercedes G-klass 40 år!

Peter Klemensberger

12 februari 2019

Mercedes kantigaste modell fyller 40 år. En terrängbil som skulle duga även för vägen. Här är historien om G-klass "Geländewagen" samt några tillbakablickar i vårt testarkiv.



En världens kanske kantigaste bilmodeller fyller 40 år: Mercedes Geländewagen, eller G-klass som den officiellt heter. Premiären skedde i den franska medelhavsorten Toulon den 4 till 9 februari 1979. Det första spadtaget med modell 460, som internkoden lyder, började emellertid redan 1969 då Mercedes och österrikiska Steyr-Puch började prata om ett samarbete.

Båda tillverkarna hade redan terrängdugliga fordon som Unimog och Pinzgauer på paletten men med den nya bilen ville man även addera bra väghållning. En första trämodell stod klar 1973 och året därpå fanns en körbar prototyp redo för test. 1975 började formgivningen som kom att stämma väl överens med den klara bilen, de sista justeringarna gjordes av Bruno Sacco hos Mercedes.



Bild från interntidning 1975 där G-klass kallas för ”Cross Country Car”.

Starten blev dock strulig för G-klass, bland annat blåstes en beställning på 20 000 fordon av efter revolutionen i Iran 1979. Modellen förlorade dessutom upphandlingskampen mot Volkswagen Iltis till Bundeswehr men kom att ersätta samma bil 1988 när den togs ur pro¬duktion.

G-klass kom att uppdateras och bli allt mer mer påkostad och komfortabel med åren. 1999 kom till exempel den gamla terrängbilen för första gången i sportig AMG-version.

För ett år sedan kom en ny G-klass (internkod 463) och till många fantasters lättnad har den ärvt mycket från sin föregångare, designmässigt vill säga även om kanterna filats till.

Och vad har vi tyckt om bilen då? Primitiv, brutal, kantig … men även alldeles underbar. G-klass har fått både bu och bä i Teknikens Värld. I vårt test i nummer 11/1985 hade den högerhjulet nerbäddat i ett gyttjehål och spann. Bilen såg ut att kunna tippa vilken sekund som helst. Testföraren kopplade lugnt i diffspärrarna för de båda axlarna och bilen kravlade sig ur skiten. Terrängegenskaperna gjorde att Mercedes G-klass vann testet mot Range Rover. När tysken uppfattades som tydlig i sin roll , ”i det närmaste militärisk”, ansågs engelsmannens kombination av terräng- och lyxbil som smått oseriös.

Tonen hade dock varit hårdare i Teknikens Världs första test av G-klass i nummer 3/1981. Dåliga stolar, utspridda reglage, kass värmeanläggning… ingenting andades Mercedes – utom priset. För samma pengar, 150 000 kronor, fick du tre Vaz Niva – en av de få modeller som ansågs vara en värdig konkurrent.

I nummer 18/2002 hade vi svårt att hitta en enda punkt där bilen kändes smidig eller tillmötesgående. Den gamla kantiga inredningen rimmade illa med bitar hämtade från olika generationer av C- och E-klass.

2003 fick G-klass se sig besegrad när det kom till brutalitet. Hummer H2 gjorde debut och vi ställde de två i tidningens märkligaste duell någonsin under rubriken ”Vad skulle Jesus ha valt?”



Mercedes G-klass mot Range Rover i Teknikens Värld nummer nummer 11/1985.

I systertidningen Klassiska Bilar nummer 2/2011betraktade vi bilen under vinjetten ”Modern Klassiker” och summerade provkörningen enkelt och kärnfullt med ”den enda bilen en överlevare behöver”.

G-klass är äldre än internet men en handfull av våra provkörningar av modellen kan du läsa här. Även om du föredrar den nya G-klassen är din lycka gjord – vår provkörning av den bilen läser du här.



Björn Sundfeldt och G-klass i Teknikens Värld nummer 3/1981.



Nya Mercedes G-klass omringad av gamlingar.

Feber

12. Tyst video om utvecklingen av Porsche 992

Av Roger Åberg

2019-02-13 kl 08:58

Ibland är det skönt utan snack och musik



***FILM**: https://youtu.be/7Vp6A0FHNL0*

Här får vi se 37 minuter med video från utvecklingen av nya Porsche 911, aka 992. Det är från hela processen i designstudion till teknikutveckling till testning. Visst hade det ibland varit kul att får reda på exakt vad de gör, men jag tycker att det kan vara väldigt skönt att bara glo på folk som kan sitt jobb och vara lite fascinerad över att man kanske inte exakt förstår.

Hur som helst så verkar de ha lagt lite tid på den här bilen...

BREAKIT

13. Bezos blickar mot elbilar – intresserad av utmanare till Tesla

E-HANDEL

13 feb 2019, kl 10:15

Amazon och General Motors är involverade i planer på att investera i elfordonsutvecklaren Rivian Automotive, som tillverkar pickup- och SUV-bilar. Det rapporterar Reuters med hänvisning till källor.



Kan användas för transport.

En affär skulle ge elfordonstillverkaren ett marknadsvärde på mellan 1 och 2 miljarder dollar och göra Amazon och GM till minoritetsägare i bolaget, enligt källorna.

Rivian aspirerar på att bli den första serietillverkaren av en eldriven pick up-bil.

Men varken GM eller Amazon bekräftar uppgifterna. GM säger sig dock "beundra Rivian och dess bidrag till en framtid med nollutsläpp", i ett uttalande till nyhetsbyrån.

Elfordonsutvecklaren är en av utmanarna för mer etablerade Tesla, som för närvarande sliter med att få lönsamhet i sin senaste modell, den så kallade Model 3. Bolagets vd Elon Musk har dock lyft att en varubil kan bli nästa stora fordonssatsning efter att kommande Model Y sats i produktion, enligt plan under 2020.

I förra veckan bekräftade också Daimlers vd Dieter Zetsche att diskussioner förs med Tesla om ett samarbete sedan Elon Musk twittrat om ett möjligt samarbete kring Mercedes Sprint-modell i höstas.

Om Model Y-produktionen inväntas blir dock Tesla och Daimler mest troligt tvåa på bollen, då Rivians R1T-varubilar rullar ut ur fabrik under hösten 2020 om bolagets planer går i lås.

elbilen

14. Nikola satsar även på batterifordon

Text: Patrick Ekstrand

publicerad: 2019-02-12

Nikola Motor tror stenhårt på bränsleceller – men nu har den amerikanska lastbilstillverkaren också meddelat att man tänker lansera modeller där energin lagras i batteripaket i stället för vätgastankar.



Företaget väckte stor uppmärksamhet när de för ett par år sedan lanserade Nikola One, ett fordon som klarar 1 900 kilometer på full tank. Sedan kom modellerna Two och Tre. Nu ska de sistnämnda också säljas med batteripaket på 500 och 750 kilowattimmar, samt med ett batteripaket på en megawattimme.

Att döma av den tweet som avslöjade batteriversionerna blir räckvidden kortare än för One. "Hydrogen long haul, BEV short haul" [Vätgas för långa transporter och batteri för kortare transporter], skriver företaget. När de pressas på mer precisa siffror svarar de att det största batteripaketet torde räcka till 400 miles, det vill säga uppemot 650 kilometer, under normala förhållanden och uppemot 500 kilometer när temperaturen sjunker.

Nikola bygger 1 200-kilometerslastbil för Europa

Ölgigant beställer hundratals lastbilar från Nikola

Nikola Motor väljer svenska bränsleceller

15. Renault Estafette visar var skåpet ska stå!

Publicerad 2019-02-13 kl 15:26 **text Fredrik Nyblad**

Renaults första framhjulsdrivna bil kom 1959 - och det var skåpbilen Estafette. Här är en mycket fransk och därmed också väldigt pratig reklamfilm från introduktionen!



FILM: https://youtu.be/tb3pl05hK3Q



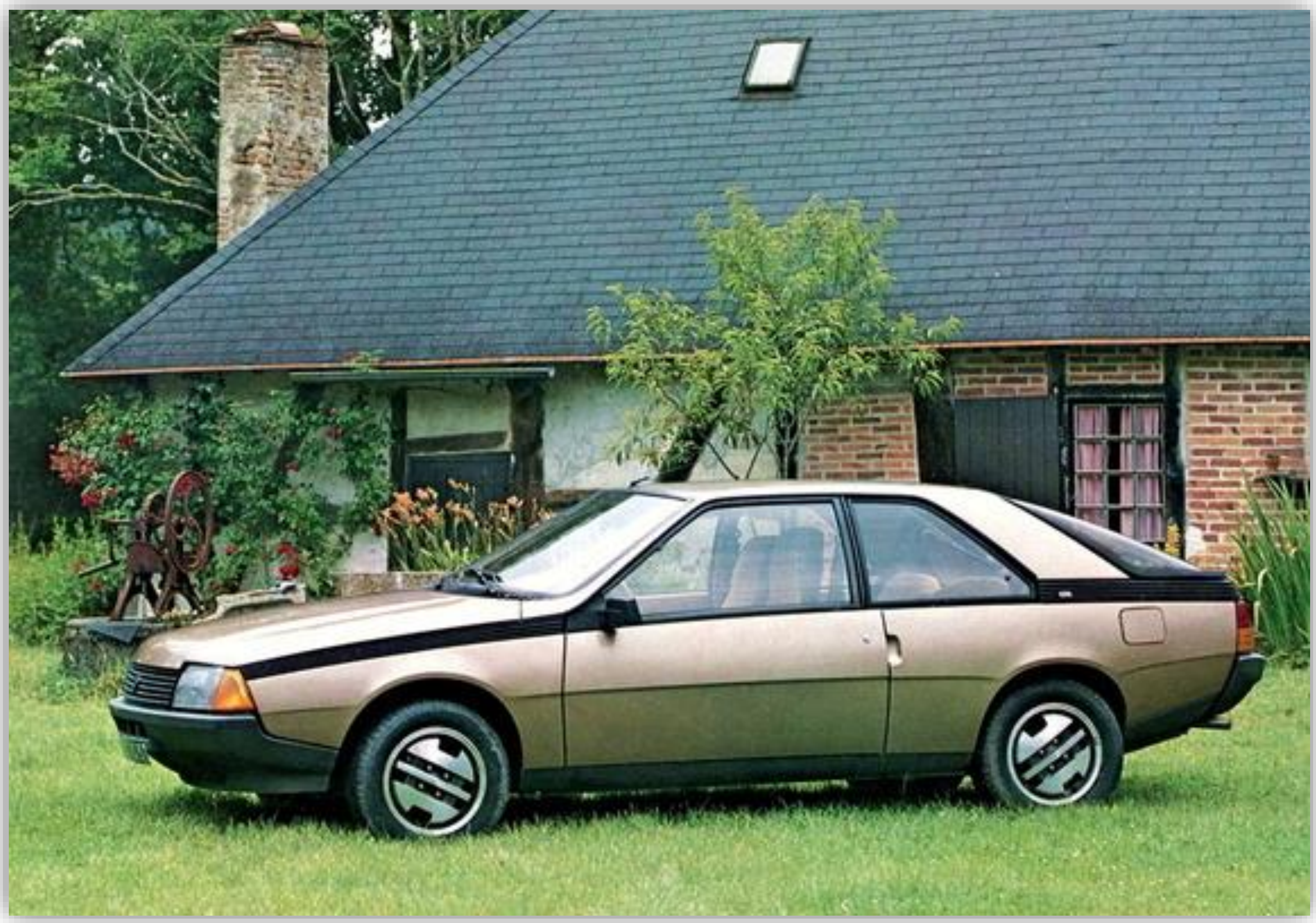
Klassiker

16. Grattis Renault Fuego!

Carl Legelius 18 februari 2009

DAGENS NAMNSDAGSBIL

I dag när Frida och Fritiof har namnsdag passar vi på att hylla Fuego!



Fuego är spanska och betyder eld och sportiga Renault Fuego tillverkades bland annat i **Spanien**. Denna tredörrars, fyrsitsiga halvkombi var baserad på Renault 18 och presenterades i februari 1980.

Karossen ritades av **Robert Opron** som även ligger bakom godbitar som Citroën SM, CX och GS samt Renault 25. Tack vare det långa axelavståndet var Fuego ganska rymlig och halvkombi-luckan bidrog ytterligare till användbarheten.

Fuego blev snabbt en succé, den klättrade nästan direkt efter lanseringen upp som **bästsäljare** bland coupéer i Europa och slog därmed konkurrenter som Ford Capri och Opel Manta.

Fuego fanns med en rad olika motorer - från 1,4 liter/64 hk och uppåt. Med tiden tillkom två turboversioner, en bensinare på 1,6 liter/132 hk och en **diesel** (!) på 2,1 liter/90 hk.

Fuego tillverkades i Europa fram till 1986, men i Argentina fortsatte produktionen fram till 1992.

Till Sverige kom aldrig Fuego, den introducerades i samma veva som det stod klart att Volvo skulle ta över försäljningen i Sverige och de kokade ned modellprogrammet till en enda person-bilsmodell: Renault 5.



Från början var bestyckningen ganska beskedlig, motorerna på 1,4 och 1,6 liter levde inte direkt upp till det eldfängda namnet. Men bättre skulle det bli…



Med 2,1-liters turbodiesel på 90 hk gjorde Fuego Turbo D 175 km/h och var dessutom den snålaste sportcoupe du kunde ha. Framåtblickande!



Den som valde bensinturbon på 132 hk kunde blåsa fram i 200 km/h och även när den stod still signalerade den tydligt sin kraft genom de iögonfallande dekalerna längs sidorna.

17. STCC blir TCR-Scandinavia

Av TT

14 februari 2019 12:38

Nu är det helt klart för en fortsättning av den svenska bancracingserien för standardvagnar sedan STCC lämnat in en konkursansökan. Uppföljaren får namnet TCR-Scandinavia och första tävlingen blir som tänkt på Ring Knutstorp 3–4 maj. Det är också beslutat att det fortsatt blir TCR-reglementet som kommer gälla för SM-klassen.



STCC-serien återuppstår som TCR-Scandinavia och har första tävlingen på Ring Knutstorp i maj.

"Med det nya samarbetet för mästerskapet tar vi tillsammans ett omtag för svensk racing och jag är övertygad om att vi kommer att lyckas år 2019, men framför allt att vi ska säkerställa och fortsätta utveckla svensk racing under kommande år", säger Greger Petersson, vd för TCR Scandinavian Series AB i ett pressmeddelande.

SPORT BLADET

18. Ott Tänak dominerade Rally Sweden 2019

Av Anna Andersson 2019-02-17 14:23

Pontus Tidemand åtta - oviss framtid i WRC



Ott Tänak leder VM efter segern i Rally Sweden 2019

Ott Tänak dominerade Rally Sweden. Och leder VM för första gången.
– Det har varit en fantastisk helg, säger han.
Samtidigt som estländaren dominerade Rally Sweden 2019 och tog sin första seger så var det tuffare för Pontus Tidemand. Svensken som hade ett kontrakt över två deltävlingar, den i Monte Carlo och den i Sverige, hade tekniska problem den först dagen och tappade jämfört med täten.
– På fredag eftermiddag kunde vi äntligen börja njuta av tävlingen och ta in hela rallyfestivalen trots att vi även hade trubbel med instyrningen och inte riktigt kunde ligga på som vi ville, säger svensken.
– När vi tillslut hittade rätt med bilen blev det fantastiskt roligt att köra, särskilt på de här fantastiska sträckorna som utan tvekan är mina favoriter i VM. Med tanke på vår startposition tycker jag vi gjorde det bra, det går helt enkelt inte att göra så mycket mer härifrån. Jag var jättenöjd med vad vi presterade på lördagseftermiddagen och kände att det var nu rallyt skulle ha startat så kunde vi ha kämpat i ett helt annat läge.
Pontus Tidemand åtta i Rally Sweden 2019
Sedan avancerade han, men det räckte bara till åttondeplats totalt. Ändå var han före den regerande mästaren Sebastien Ogier, erfarne Jari-Matti Latvala och teamkollegan Teemu Sunninen som gjorde ett misstag när han var i ledningen av rallyt.
– Det känns som en dröm som går i uppfyllelse när jag får köra en WRC-bil här, säger han.
– Jag har haft väldigt roligt och det känns som om jag har förbättrat mig allt eftersom, men man behöver tid för att vänja sig vid den här typen av bil.
Vad som händer nu kan han inte svara på. Han har ingenting mer klart den här säsongen.
– Mitt nästa rally? Jag vet inte riktigt, men jag hoppas verkligen att det blir fler i år.



Pontus Tidemand åtta i Rally Sweden, men framtiden i WRC är osäker.

Kristoffersson på prispallen i Rally Sweden 2019

I WRC2 klättrade Johan Kristoffersson upp till plats tre, knappt före Emil Bergkvist, men i JWRC blev det en svensk seger tack vare VM-debutanten Tom Kristensson.

– Det är helt fantastiskt, jag saknar ord, säger Tom Kristensson som vann EM förra året.

Nästa VM-deltävling avgörs i Mexiko den andra helgen i mars, men då blir det inget svenskt deltagande i WRC. För JWRC är det en månads uppehåll, junior-VM finns med på programmet på Korsika den sista helgen i mars.

FAKTA

Resultat Rally Sweden 2019 WRC

1. O Tänak / M Järveoja	EST	Toyota	2tim 47min 30.0sek
2. E Lappi / J Ferm	FIN	Citroën	+53.7sek
3. T Neuville / N Gilsoul	BEL	Hyundai	+56.7
4. A Mikkelsen / A Jaeger	NOR	Hyundai	+1:05.4
5. E Evans / S Martin	GBR	Ford	+1: 08.2
6. K Meeke / S Marshall	GBR	Toyota	+1:38.8
7. S Loeb /DElena	FRA	Hyundai	+1:49.7
8. P Tidemand /O. Fløene	SWE	Ford	+3:37.7

VM-ställningen efter 2 av 14 deltävlingar:

1. O Tänak	47 poäng
2. T Neuville	40
3. S Ogier	31

Strejken i Göteborg hotar rally-VM

SLUT